Należność pocztowa opłacona ryczałtem

Rok XI. Warszawa, 1 czerwca 1930 r. Nr. 11 (169)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKU ZAW. MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE, POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca. Redakcja i Administracja **Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel.**: 195-28 i 539-00. **Konto czekowe P. K. O.** 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

Czyim kosztem?

Od lat czterech utrzymują się w Państwie naszem stosunki niesamowite, niepodobne do niczego na świecie, i bezprzykładne.

Ustrój naszego Państwa reguluje Konstytucja z dn. 17 marca 1921 r. Nikt dotąd nie zmienił jej podstawowych zasad, nikt formalnie nie zburzył wzgl. nie przebudował, ani Konstytucji, ani też wzajemnego stosunku poszczególnych organów woli narodu, do których należy regulowanie życia zbiorowego.

W myśl tej Konstytucji istnieją 3 władze, z których każda jest organem Narodu: Sejm i Senat jako władza ustawodawcza, Prezydent Rzeczypospolitej i Rząd jako władza wykonawcza oraz niezawisłe Sądy jako władza sądownicza. Każda z tych władz ma odrębne zadania, żadna z nich drugiej w normalnych warunkach zastąpić nie może i zastępować nie powinna.

Ta krótka wycieczka w dziedzinę zagadnień konstytucyjnych potrzebna nam była, aby podkreślić, że istnieje szereg ważnych i doniosłych spraw, które załatwiane być mogą jedynie i wyłącznie przez ciała ustawodawcze, t. j. przez Sejm i przez Senat. Nikt za nie, ani też nikt zamiast nich spraw tych załatwiać nie może, bo nie ma do tego prawa, bo nie dozwala na to zasadnicza ustawa ustrojowa, t. j. Konstytucja.

Tymczasem od 4 lat Sejm i Senat nie mogą pracować należycie. Zbierają się raz do roku na kilka miesięcy, aby załatwić sprawę najważniejszą, bez której Państwo ani istnieć, ani gospodarować nie może, t. j. budżet. Zaledwie tylko zapadnie ostateczna uchwała co do budżetu, następuje z regularnością zegarową zamknięcie sesji aż do następnego budżetu. Budżet — to praca żmudna i długotrwała; rzadko zatem udaje się Sejmowi przemycić, niejako, w czasie sesji budżetowej jakąś uchwałę, która z budżetem nie stoi w związku bezpośrednim.

Co więcej, gdy posłowie, korzystając z prawa, przysługującego im na mocy Konstytucji, zażądają z własnej inicjatywy zwołania sesji sejmowej, ta bywa odraczana zaledwo, a nawet zanim zdołała się zebrać. To właśnie zdarzyło się ostatnio.

Sesja zwołana z inicjatywy stronnictw centrowo - lewicowych, została odroczona na dni 30, do 22 czerwca b. r. Co będzie potem, co stanie się 22 czerwca, nie wiadomo. W proroctwa trudno się bawić, jednakże z pewną dozą prawdopodobieństwa przewidywać należy, iż Sejm zbierze się chyba nie wcześniej, jak w jesieni i to znowu na sesję budżetową.

Wypadek, o którym mowa, jest jednym tylko fragmentem walki politycznej, której widownią jest kraj nasz od dłuższego czasu. Ani przebieg, ani też rezultat tej walki nie jest obojętny dla pracowników kolejowych. Jako obywatele, jako ludzie pracy, jako zorganizowani zawodowo i uświadomieni organizacyjnie członkowie społeczeństwa nie mogą spoglądać biernie na losy Państwa, na losy ustroju, na losy demokracji, które się w tej walce, zaciętej i uporczywej rozstrzygają.

Na tem miejscu, jednakże, pominiemy zupełnie polityczną stronę zagadnienia i postaramy się dać odpowiedź na pytanie: czyim kosztem odbywa się ta walka, kto za nią płaci, kto na tem cierpi?

Wniosek poselski domagał się zwołania sesji sejmowej bynajmniej nie dla przekory i nie dla zadowolenia czyjejkolwiek ambicji. Przed Sejmem, jako przed jedyną władzą ustawodawczą, stoją doniosłe zagadnienia, których nikt inny oprócz Sejmu rozwiązać i załatwić nie może, a na których załatwienie kraj cały czeka z utęsknieniem, cierpiąc tymczasem dotkliwie z powodu braku szeregu ustaw.

Zdarzyło się, iż wiele z tych spraw ważnych i doniosłych dotyczy kolejarzy. Zalega w Sejmie *projekt pragmatyki*, wypracowany w szczegółach, odesłany do komisji, nawet przygotowany do referatu. Nie wiele czasu trzeba, aby projekt ten stał się ustawą. Dla kolejarzy oznacza to usunięcie dotychczasowych przepisów, które w ciągu kilku miesięcy swego istnienia tak dotkliwie dały się im we znaki. Uchwalenie ustawy pragmatycznej — to wprowadzenie sprawiedliwych przepisów, usunięcie krzywd, bezzasadnych redukcyj, niekontrolowanego należycie orzecznictwa dyscyplinarnego i t. d. Zalega w Sejmie *projekt jednolitych przepisów emerytalnych*. Uchwalenie tych przepisów to znowuż usunięcie pokrzywdzeń i nierówności, poprawa zaopatrzeń dla licznej rzeszy emerytów, zrównanie nieetatowych z etatowymi, objęcie przepisami emer. nieetatowych w b. dzielnicy pruskiej, obniżenie wysokich opłat emerytalnych i t. d. Zalega w Sejmie *projekt ustawy upoważniającej rząd do zlikwidowania pretensyj b. pracowników pań-*

stwowych kolei rosyjskich do kas emerytalnych tychże kolei...

To sprawy specjalne, dotyczące wyłącznie kolejarzy wzgl. byłych kolejarzy. Istnieją jednak jeszcze inne sprawy postawione na porządku obrad sejmowych i czekające na załatwienie, sprawy, które mają charakter ogólny, ale które także i kolejarzy obchodzą i dotyczą. Myślimy o *projekcie zmiany ustawy o podatku dochodowym*, którego stawki nie zostały zwaloryzowane mimo spadku wartości złotego, wskutek czego ciąży on poważnem brzemieniem na płacach pracowniczych, *o projekcie nowelizacji ustawy o podatku przemysłowym*, którego ciężar spada na barki konsumentów wszelkich artykułów, także i artykułów codziennej potrzeby. Racjonalna nowelizacja ustawy o tym podatku — to obniżenie cen wielu artykułów, a zatem ulga poważna w budżecie pracowniczym. Myślimy dalej o *ratyfikacji szeregu umów handlowych* z obcemi państwami, co oznacza wzmożenie życia gospodarczego, a więc wzmożenie ruchu kolejowego, którego stagnacja w chwili obecnej tylu kolejarzy pozbawiła pracy, a tylu innym zmniejszyła poważnie zarobki. Myślimy wreszcie o *szeregu innych ustaw, koniecznych dla przezwyciężenia ciężkiego i bolesnego kryzysu gospodarczego*, który obecnie przeżywamy wraz całym krajem, który gnębi nas, kolejarzy, na równi z całą klasą pracującą, który podrywa wyraźnie egzystencję naszego warsztatu pracy, wyniszcza koleje nasze, a nam samym zamyka drogę do poprawy naszego nędznego, żebraczego bytu.

Wystarczy to chyba, aby wielkim głosem wołać o sesję sejmową, o załatwienie tych wszystkich spraw, których, powtarzamy, nikt inny poza Sejmem załatwić nie może i nie ma prawa...

Tymczasem sesja została odroczona. Wszystkie wymienione wyżej sprawy padły ofiarą walki politycznej toczonej pozornie przeciw Sejmowi, a w rzeczywistości prowadzonej kosztem społeczeństwa, kosztem — także i kolejarzy.

Poczuwamy się do obowiązku podkreślić to wyraźnie: igraszki z Sejmem to nie jest mniej lub więcej interesująca sztuczka teatralna, której można się przypatrywać obojętnie — te hocki-klocki odbijają się coraz to głębszemi bruzdami na naszej własnej skórze. My płacimy za tę zabawę, my ponosimy jej konsekwencje.

W ciągu jedenastu już bez mała lat istnienia odrodzonego Państwa Polskiego daliśmy chyba dość dowodów ofiarności, poświęcenia, bezinteresowności i wyrozumiałości. Rozumieliśmy rozmaite „racje stanu", potrzeby, „konieczności państwowe" i t. d. W ciągu ostatnich lat czterech daliśmy dostateczny dowód naszej bezgranicznej prawie cierpliwości, z jaką znosiliśmy przeróżne objawy „sanacji moralnej", przenikającej swemi miazmatami w codzienne nasze życie i w nasze stosunki służbowe. Ale coraz trudniej przychodzi nam znosić zabawę na nasz koszt i coraz mniej mamy ochoty, aby się temu wszystkiemu przypatrywać w milczeniu.

O tem powinny wiedzieć i pamiętać wszelkie miarodajne czynniki.

Posiedzenie Zarządu Głównego

Dnia 26 i 27 maja 1930 r. odbyło się w lokalu Centrali Z. Z. M. w Warszawie zwyczajne plenarne posiedzenie Zarządu Głównego.

W posiedzeniu wzięli udział następujący koledzy: *Członkowie Prezydjum Zw.: Borkowski, Komorowski, Spyt, Siadak, Sommerfeldt. Członkowie Zarządu Głównego: Lisiewicz*— Warszawa, *Glejzer* — Radom, *Schabowski* — Wilno, *Klewenhagen* — Poznań, *Hernet* — Pomorze, *Sobczak* — Katowice, *Szymonek*—Kraków, *Kuczkowski* — Lwów, *Kordysz*— Stanisławów. Prezes Sekcji Dyspozytor *Lisowski* oraz członkowie Głównej Komisji Rewizyjnej: *Wierzbicki, Konieczny* i *Walusz*.

Porządek obrad, zaproponowany przez Prezydjum i przyjęty przez zebranych, obejmował następujące sprawy: 1) sprawy postulatowe, 2) sprawy organizacyjne, 3) sprawy dyspozytorów, 4) sprawy finansowe łącznie z projektowaną budową domu związkowego w Krakowie, 5) sprawy przekazane przez Prezydjum do decyzji Zarządu Głównego, 6) sprawozdanie Głównej komisji rewizyjnej, 7) wnioski członków Zarządu.

Prezes Zw. kol. Borkowski zreferował zebranym stan aktualnych obecnie prac nad zrealizowaniem postulatów wysuwanych przez Związek. W szczególności stwierdził, iż zrealizowanie postulatów podstawowych i najważniejszych, t. j. *wprowadzenia nowej pragmatyki służbowej i nowych, jednolitych przepisów emerytalnych* odsunęło się znowuż na nieokreślony termin, gdyż sesja sejmowa, zwołana z inicjatywy poselskiej, została odroczona na dni 30. Ponieważ Rząd pod żadnym warunkiem nie chce się zgodzić na nowelizację obecnej pragmatyki, nową zaś pragmatykę może wprowadzić tylko Sejm w drodze ustawodawczej — przeto odroczenie sesji sejmowej godzi dotkliwie w interesy prac. kolejowych, którzy nie mogą się doczekać usunięcia krzywdzących ich postanowień pragmatycznych i emerytalnych. Związek nie miał oczywiście sposobów, aby temu stanowi rzeczy zaradzić — załatwienie tej sprawy będzie zależało od układu sił i rozwoju wypadków politycznych w Państwie.

Z pośród postulatów specjalnych, dotyczących wyłącznie drużyn parowozowych, omówił kol. Borkowski sprawę *umundurowania*, podając do wiadomości Zarządu Głównego tok prac i starań o wydanie drużynom parowozowym mundurów, które im zostały przyznane, przyznanie drużynom parowozowym prawa do poboru płaszczy mundurowych oraz o przyznanie prawa do umundurowania dyspozytorom parowozowni oraz maszynistom - instruktorom. Wszystkie te sprawy znajdują się w załatwieniu w M. K., przyczem stwierdzić należy, iż załatwienie 2 pierwszych z wymienionych postulatów nie napotka prawdopodobnie na poważniejsze przeszkody, chociaż obecna niekorzystna sytuacja finansowa P. K. P. stanowi powód do wstrzymania wszelkich zarządzeń powodujących zwiększenie wydatków eksploatacyjnych. W sprawie *etatów i awansów* w najbliższym terminie awansowym stwierdził kol. Borkowski możliwość dokonania poważnej ilości awansów i przejść na etat, zaznajomił zebranych z systemem przydziału etatów budżetowych dla poszczególnych Dyrekcyj i polecił Prezesom Okręgowym dopilnowanie tej sprawy w poszczególnych Dyrekcjach, od których zależy bezpośrednio decyzja w tych sprawach. Podkreślił ponadto, iż awanse w dniu 1 lipca 1930 r. odbywać się winy na zasadzie nowej listy starszeństwa i nowych zasad awansowania, zwracając na tę okoliczność uwagę kol. Prezesom Okr. W sprawie *czasu zdawania parowozu* kol. Borkowski oświadczył zebranym, iż na podstawie materjału faktycznego, zebranego od Zarządów Okręgowych, Prezydjum sporządziło memorjał do M. K., przedstawiając obecny stan rzeczy, niezgodny w wielu wypadkach z obowiązującemi przepisami i domagając się, aby kwitowano i opłacano cały rzeczywisty czas zdawania parowozu bez względu na lokalne, ryczałtowe normy, ustalone dowolnie przez poszczególne Dyrekcje.

Wreszcie kol. Borkowski zdał szczegółowe i wyczerpujące sprawozdanie z Konferencji Międzynarodowej pracowników kolejowych w Madrycie, w której z ramienia Z. Z. M. uczestniczył i podzielił się z zebranymi swojemi wrażeniami oraz szeregiem informacyj i doświadczeń, cennych i wartościowych dla pracy związkowej, które przy tej sposobności uzyskał.

Pozostałe sprawy postulatowe referował doradca prawny Związku. W sprawie *listy starszeństwa i związanego z nią § 12 pragmatyki*, dotyczącego ustalenia „czasu służby", który stanowi jeden z elementów określających starszeństwo, zreferował treść wydanego ostatnio rozp. M. K. zamieszczone w Dz. Urz. M. K., Nr. 14 z r. 1930 i wyjaśnił szczegółowo postanowienia tego rozp. (patrz artykuł osobny zamieszczony w dziale p. t. „Sprawy Służbowe"). Obecnie, po wydaniu tego zarządzenia usunięta została przeszkoda najważniejsza, która tamowała dotąd wprowadzenie w życie nowych przepisów o listach starszeństwa. Wobec tego zachodzi konieczność ustalenia poglądów Związku na to doniosłe zagadnienie, tak, aby Prezydjum dysponowało dostatecznie ścisłemi wskazówkami dla wystąpień w M. K.

Aby umożliwić Zarządowi Głównemu należycie ścisłą i rzeczową

dyskusję nad tą sprawą, doradca prawny p. Żuniak sprecyzował obecnie obowiązujące zasady ustalania starszeństwa na wszystkich szczeblach hjerarchji służbowej w służbie parowozowej. Na podstawie tego referatu wywiązała się szczegółowa i obszerna dyskusja, w której udział brali wszyscy obecni. W rezultacie tej dyskusji uchwalono na wniosek referenta: 1) domagać się od M. K. oficjalnego uznania zasady, iż obsada pociągów winna się odbywać według listy starszeństwa, 2) domagać się nowelizacji postanowień rozp. o listach starszeństwa co do starszeństwa zdegradowanych w tym sensie, aby starszeństwo takich pracowników regulowane było datą poprzedniego mianowania na to stanowisko, do którego zdegradowany powrócił, 3) uznać za słuszne zasady starszeństwa dla kandydatów oraz pom. masz. II i I kl. na całej sieci P. K. P., tudzież dla maszynistów I i II kl. na obszarze b. zaborów rosyjskiego i pruskiego, natomiast na wniosek Prezesa Okręgowego stanisławowskiego, kol. *Kordysza*, poparty przez kol. kol. *Spyta, Szymonka, Kuczkowskiego* i *Lisowskiego*, domagać się częściowej zmiany zasad ustalania starszeństwa dla masz. I i II kl. na obszarze b. zab. austr. (patrz osobny artykuł w num. nast., w dziale p. t. „Sprawy służbowe").

W sprawie *odebrania kandydatom na prac. etatowych uprawnień emerytalnych według przepisów dla etatowych*, referent oświadczył, iż powodem chwiejnego stanowiska M. K. w tej sprawie jest szereg niedomówień i błędów redakcyjnych w pragmatyce oraz brak uzgodnienia treści pragmatyki z treścią przep. emeryt. w wyniku tajemniczości, jaką M. K. swoje prace nad pragmatyką otaczało. Obecny stan rzeczy daje się naprawić jedynie drogą usunięcia tych luk i niedomówień, co daje się uskutecznić tylko drogą nowelizacji przepisów emer. dla etatowych. Ponieważ nie jest rzeczą sprawiedliwą, aby wskutek niedomówień czy też braków redakcyjnych w obowiązujących postanowieniach dziać się miała dotkliwa krzywda licznej rzeszy kandydatów, którym za jednym zamachem odebrano przyznane im poprzednio prawa— przeto Prezydjum postanowiło w porozumieniu z Z. Z. K. wystąpić z interwencją u p. Ministra Komunikacji celem znowelizowania obowiązujących przepisów i przywrócenia kandydatom tych uprawnień emerytalnych, jakie posiadali poprzednio. Zarząd Główny po krótkiej dyskusji aprobował stanowisko Prezydjum w całej pełni.

W sprawie *stosowania nowych przepisów o służbie przygotowawczej i egzaminach* referent stwierdził, iż praktyka w niektórych DOKP. nie jest zgodna z obowiązującemi przepisami (patrz wyjaśnienie w specjalnym artykule, w num. nast., w dziale p. t. „Sprawy służbowe") i wyjaśniwszy istotne znaczenie tych przepisów wskazał Prezesom Okręgowym sposób wystąpienia w tych sprawach do poszczególnych DOKP. Zebrani przyjęli te wyjaśnienia do wiadomości.

Wreszcie, w dotyczącej pkt. 3 porządku obrad, sprawie *umożliwienia dyspozytorom awansu do VII grupy uposażenia* referent streścił przebieg starań Prezydjum o załatwienie tej sprawy, wyjaśnił stanowisko prawne, które Związek w tej sprawie zajmuje i omówił przeszkody, na które Prezydjum w M. K. w tym względzie napotyka.

Pozostałe sprawy, dotyczące postulatów dyspozytorów, referowali kol. Borkowski oraz Prezes Sekcji Dysp. kol. Lisowski, zaznajamiając zebranych z tokiem starań Prezydjum i stanem obecnym tych spraw.

Sprawy organizacyjne referował sekretarz Zw., kol. *Siadak*, wskazując w swoim referacie na wzrost siły liczebnej Związku, mimo poważnego ubytku z powodu przejść na emeryturę, z powodu dokonywanych obecnie badań okresowych oraz z powodu zarządzeń oszczędnościowych M. K. Ponadto stwierdził, iż robota antyzwiązkowa uprawiana przez niektórych wichrzycieli została unicestwiona oraz, że członkowie podszeptom tych osobników nie dają wiary i solidarnie stoją w szeregach Z. Z. M. Na zakończenie swego sprawozdania wręczył zebranym szczegółowe zestawienie ilostanu członków Związku jako uzupełnienie swego referatu. Po dyskusji sprawozdanie przyjęto do wiadomości.

Sprawy finansowe zreferował skarbnik Zw. kol. Sommerfeldt, przedstawiając zebranym obraz gospodarki Prezydjum w ubiegłym okresie oraz stan funduszów związkowych zarówno organizacyjnych jak też Kasy Odpraw Emerytalnych. W sprawie wypłaty zapomóg chorobowych podkreślił, że dotychczasowy niekorzystny stan rzeczy nie uległ zmianie na lepsze, przeciwnie pogorszył się znacznie, mimo, iż Prezydjum Związku zaleciło w specjalnym okólniku ścisłe przestrzeganie obowiązujących postanowień. Po dyskusji Zarząd Główny postanowił wprowadzić zasadę, iż zapomoga za czas choroby nie przysługuje tym członkom, którzy chorują z powodu dyskwalifikacji i bezpośrednio po chorobie przechodzą w stan spoczynku i polecił Prezydjum opracować ponownie dokładne i dostatecznie jasne instrukcje w tej sprawie dla Zarządów Kół.

Z kolei referent zawiadomił Zarząd Główny, iż Prezydjum nabyło od Władysława Wnorowskiego, 33/384 części nieruchomości Chmielna 9, które to części nie mogły być nabyte w r. 1926, ponieważ ich właściciel był małoletnim. Za wspomniane części Prezydjum zapłaciło sumę 24.750 zł., a więc, mimo wzrostu wartości, cenę tę samą, jaką płaciło innym współwłaścicielom. Nad przedłożonym kontraktem kupna rozwinęła się dyskusja, w której stwierdzono, iż omawiana tranzakcja jest dla Związku ze wszechmiar korzystna, wobec czego postanowiono jednomyślnie dokonaną tranzakcję zatwierdzić.

Kol. *Kuczkowski* zapoznał Zarząd Główny z postępem robót przy budowie domu związkowego we Lwowie, zaznaczając, iż roboty te wykończone będą w zupełności w podanym terminie 1.VIII.1930 r.

Nad sprawą budowy domu związkowego w Krakowie rozwinęła się dłuższa dyskusja w związku z planami budowy tego domu, przedłożonemi przez kol. Spyta. Treść tych planów referował osobiście autor ich, arch. *Maciałek* ze Lwowa. Ocenę tych planów tak z punktu widzenia ich racjonalności, jak też i uzasadnienia technicznego podał arch. *Polkowski* z Warszawy. Ponieważ zdania obu architektów były z sobą sprzeczne, a nawet w wielu ważnych punktach wzajemnie się wykluczały — Zarząd Główny postanowił odroczyć decyzję w tej sprawie i polecił Prezydjum dokonać ponownej ekspertyzy przez trzeciego architekta. W pracach związanych z tą ekspertyzą uczestniczyć będzie osobiście kol. Spyt.

Imieniem Głównej Komisji rewizyjnej złożył sprawozdanie kol. *Wierzbicki*, który oświadczył, iż Główna Komisja Rewizyjna dokonała szczegółowej rewizji gospodarki finansowej Prezydjum i stwierdził iż gospodarka ta jest racjonalna i ze wszechmiar oszczędnościowa oraz podkreślił, że Komisja Rewizyjna żadnych braków ani uchybień w gospodarce tej nie stwierdziła. W uzupełnieniu swych wywodów odczytuje protokół posiedzenia, podpisany przez wszystkich członków Głównej Komisji Rewizyjnej. Sprawozdanie to po krótkiej dyskusji przyjęto do zatwierdzającej wiadomości.

Po załatwieniu szeregu wniosków, przekazanych Zarządowi Głównemu przez Prezydjum, oraz po wysłuchaniu wniosków Prezesów Okręgowych, posiedzenie po dwudniowych obradach zakończono.

Międzynarodowa Konferencja Pracowników Kolejowych

(Madryt, 28 kwietnia—4 maja 1930 r.).

II.

Doniosłe znaczenie konferencji kolejowej pracowników kolejowych w Madrycie (patrz art. w Nr. 10 „Maszynisty" z r. 1930, str. 62 i 63) polega nietylko na tem, iż przy sposobności tej konferencji zebrali się razem reprezentanci najważniejszych ośrodków kolejowych w Europie, aby w imieniu miljona z górą swoich mocodawców demonstrować na rzecz uznania praw pracowniczych, lecz głównie i przedewszystkiem na temacie i rezultatach obrad, które dotyczy spraw ważnych, mających znaczenie zasadnicze i podstawowe dla racjonalnej pracy kolejowych związków zawodowych.

Aby czytelników naszych zaznajo-

mić z treścią obrad konferencji, podajemy poniżej w skróceniu tezy wytyczne i wnioski zgłoszone przez referentów konferencji według porządku, w którym referaty te zostały wygłoszone i przedyskutowane:

1) **Referat kol. Lambert'a (Belgja) o współdziałaniu personelu kol. w polepszeniu zysków z eksploatacji i o udziale pracowników w zyskach kolei (system premjowy).** Na podstawie analizy stosunków na rozmaitych kolejach w szeregu krajów doszedł referent do ustalenia następujących ogólnych zasad wytycznych:

a) Koleje są przedsiębiorstwem użyteczności publicznej, zatem sposób ich prowadzenia i eksploatacji ograniczony jest zawsze wymogami dobra ogólnego i ogólnej polityki gospodarczej. Dotyczy to zarówno obowiązku uzyskiwania koncesji na eksploatację kolei, jak też i urządzeń gwarantujących bezpieczeństwo ruchu oraz wysokości taryf. W uznaniu tej zasady naczelnej kolejarze mają obowiązek współdziałać z Zarządami kolei, celem polepszenia wyników eksploatacji, aby w ten sposób służyć ogólnemu dobru, przeciwstawić się niezdrowej konkurencji ze strony innych środków komunikacyjnych i ułatwić polepszenie warunków pracy i płacy.

b) Istniejące na rozmaitych kolejach systemy zainteresowania pracowników w zyskach przedsiębiorstwa kolejowego, bądź to przez umożliwienie pracownikom zakupna akcyj kolejowych, bądź też przez przyznawanie im udziału w czystym zysku — mimo przeciwnych pozorów — nie zmierzają nigdzie do tego, aby z pracownika uczynić kapitalistę. Zakupno akcji jest jedynie sposobem propagandy oszczędności, zaś udział w zyskach—tylko formą gratyfikacji.

c) Daje się zauważyć tendencja ze strony Zarządu Kolei, aby wydatki na utrzymanie personelu obniżyć do granic możliwości, przyczem jako praktyczną granicę oznaczyć można 65% ogólnych wydatków eksploatacyjnych, przyczem koleje zmierzają do podzielenia zarobków pracowniczych na następujące elementy: aa) stałe pobory możliwie jaknajmniejsze, bb) wynagrodzenie zmienne, w formie premij osobistych za „wydajność pracy", na czem zyskuje więcej kolej aniżeli pracownik i cc) świadczenia o charakterze społecznym (emerytura, mieszkanie, pomoc lekarska i t. p.) udzielane wprowadzie pod naciskiem potrzeby i konieczności społecznej, przyznawane jednak, o ile możności w takiej formie, aby pracownika związać jaknajsilniej z przedsiębiorstwem kolejowem i uzależnić go od tegoż przedsiębiorstwa.

d) Jedną z najlepszych form współdziałania personelu z Zarządami nad usprawnieniem i polepszeniem rezultatów eksploatacji jest zapewnienie związkom zawodowym udziału w administracji i w pracach organizacyjnych przy pomocy specjalnych organów mieszanych. Te przedsiębiorstwa kolejowe, które system podobny u siebie wprowadziły są z rezultatów współpracy zadowolone. Zarówno zatem ze względów zasadniczych jak też i z uwagi na dotychczasowe dodatnie doświadczenia należy uznać współpracę związków zawodowych pracowniczych z zarządami kolei za pożyteczną, zarówno z punktu widzenia klasy pracującej wogóle jak też i w szczególności ze względu na dobro publiczności, korzystającej z usług kolei.

e) Popierana przez wiele przedsiębiorstw kolejowych inicjatywa prywatna poszczególnych jednostek w zakresie projektów, dotyczących racjonalizacji i polepszenia rezultatów eksploatacji, jest w zasadzie pożyteczna o ile dotyczy szczegółów, staje się jednak niebezpieczna a nawet wręcz szkodliwa, jeżeli dotyczy problematów ogólnych, odnoszących się do zagadnień organizacyjnych i polityki personalnej. W tych ogólnych dziedzinach pożyteczną i społecznie dodatnią może być tylko inicjatywa społeczna, reprezentowana przez organizacje pracownicze.

Na zasadzie tych ogólnych założeń zaproponował referent następującą rezolucję, jako zasadę wytyczną dla pracy i polityki poszczególnych organizacyj pracowniczych:

„Zadaniem i obowiązkiem pracowniczych organizacyj zawodowych kolejarskich, jest dążyć do uzyskania oficjalnego przedstawicielstwa w organach administracji kolejowej i przyczynienia się na tej drodze do polepszenia wyników eksploatacji przedsiębiorstw kolejowych a to w tym celu aby:

1) służyć ogólnemu dobru zwłaszcza w dziedzinie polityki taryfowej i dostaw kolejowych i przygotować należycie grunt pod uspołecznienie środków produkcji;

2) popierać rozwój i udoskonalenie urządzeń, gwarantujących bezpieczeństwo ruchu zarówno dla dobra podróżującej publiczności jako też i dla dobra samych pracowników;

3) przeciwstawić się wprowadzeniu wzgl. utrzymaniu takich systemów wynagrodzenia, które pogarszają właściwą płacę, propagują i wzmacniają osobisty egoizm poszczególnych pracowników i prowadzą do wyzyskiwania sił i pracy;

4) dbać o potrzeby pracowników w dziedzinie należytego przygotowania zawodowego, zabezpieczenia społecznego i warunków mieszkaniowych tak jednakże, aby przyznane pracownikom z tego tytułu świadczenia, nie wprowadzały osobistej zależności i skrępowania wobec przedsiębiorstwa.

Referat kol. Bidegaray'a (Francja) o ogólnem bezpieczeństwie na kolejach należał do najbardziej interesujących na konferencji. Referent zgrupował swoje obszerne wywody około następujących punktów wytycznych:

a) Statystyka wykazuje, że ilość wypadków kolejowych wzrosła po wojnie. Największe nasilenie ilości wypadków przypada na lata 1923—1925, poczem ilość wypadków maleje prawie we wszystkich krajach. Trudno ustalić w jakim stopniu skutki wojny wpłynęły na zwiększenie ilości wypadków, to jednak jest pewne, iż nazbyt często przypisuje się skutkom wojny te wypadki, których przyczyna leży w brakach i niedomaganiach technicznych.

Pod względem bezpieczeństwa ruchu najlepiej jest w Anglji, choć i tam stosunki nie są idealne, a pole do ulepszeń jest jeszcze obszerne. Jednakże w porównaniu z Anglją ilość wypadków na kontynensie Europy uznać należy za wielką, a w Ameryce nawet za bardzo wielką.

b) Podróżującej publiczności grożą niebezpieczeństwem przeważnie wykolejenia pociągów (w ścisłem słowa tego znaczeniu), zderzenia pociągów i wypadki na przejazdach kolejowych. Pracownicy kolejowi mogą na podstawie swego doświadczenia zawodowego zapewnić opinję publiczną, że nie wszystkie takie wypadki są nieuniknione, przeciwnie, przy należytem stosowaniu środków zaradczych możnaby wielu z tych wypadków uniknąć.

Te środki zaradcze polegają przedewszystkiem na tem, aby wszelkie urządzenia, mające jakąkolwiek styczność z bezpieczeństwem ruchu, były w jaknajlepszym stanie i funkcjonowały zupełnie poprawnie. Następnie konstrukcja i rozmieszczenie tych urządzeń winno być dostosowane do stopnia natężenia ruchu kolejowego. Wreszcie w interesie bezpieczeństwa ruchu należy stosować wszelkie najnowsze ulepszenia w istniejących urządzeniach, oraz zastępować urządzenia przestarzałe nowemi wynalazkami, gwarantującemi większe bezpieczeństwo. W tej dziedzinie pozostawia praktyka większości przedsiębiorstw kolejowych na kontynencie bardzo wiele do życzenia (szczególnie w Polsce — przyp. Red.).

c) Za przyczyny wypadków uznać należy następujące okoliczności: (uporządkowane według swej ważności) 1) brak urządzeń zabezpieczających, 2) usterki w istniejących urządzeniach, 3) usterki w taborze, 4) usterki w nawierzchni (zwłaszcza w szynach), 5) wadliwa organizacja służby, 6) nieobecność pracowników w miejscach i w czasie, kiedy to jest wskazane dla bezpieczeństwa ruchu, 7) niedbalstwo ze strony pracowników, 8) wina lub nieuwaga osób postronnych.

ad 1) Od wielu lat istnieją wypróbowane wynalazki, umożliwiające automatyczne powtarzanie sygnałów na parowozie. Mimo to, żadne przedsiębiorstwo kolejowe nie wprowadziło dotąd ogólnie takich urządzeń. Ostatnio wynaleziono urządzenia, umożliwiające automatyczne zatrzymywanie pociągów przed zamkniętymi sygnałami. W Stanach Zjednoczonych A. P. Związkowy Urząd Komunikacji nakazał wielu kolejom wprowadzenie tych urządzeń. W Europie natomiast przedsiębiorstwa kolejowe uchylają się pod rozmaitemi pozorami od wprowadzenia tych urządzeń i wciąż bawią się w badania, sprawdzania i „eksperymenty".

ad 2) Aż nazbyt wiele sygnałów jest niewidocznych bądź to dlatego, że są źle ustawione, bądź też, że mają

niewłaściwy kształt czy też niedostateczne oświetlenie. Przedsiębiorstwa trzymają się kurczowo przestarzałych, niejako tradycyjnych, urządzeń, mimo, iż nie są one pewne w użyciu, wzgl. zastosowaniu. Na wielu sieciach kolejowych istnieją jeszcze duże nawet odcinki, nieposiadające zabezpieczonych zwrotnic i sygnałów (w Polsce! w Polsce!!! — przyp. red.).

ad 3) Najtrudniej rozpoznać braki w taborze, jednak zdarzają się często wypadki, w których z wielkiem prawdopodobieństwem przyczyna sprowadza się do braków i usterek w taborze. Środkiem zaradczym może być tylko skrupulatna kontrola taboru, dostarczanego przez fabryki oraz także kontrola i fachowy nadzór nad remontem taboru w własnych warsztatach kolejowych.

ad 4) Utrzymanie nawierzchni w należytym stanie jest zadaniem trudnem i stawia zajętemu tą pracą personelowi bardzo wysokie wymagania. W Anglji przeważa zdanie, podtrzymywane stanowczo przez najwybitniejsze powagi fachowe, że kolejarz, zatrudniony przy konserwacji nawierzchni, jest w istocie rzeczy fachowo wyszkolonym rzemieślnikiem. Tymczasem przedsiębiorstwa kolejowe powierzają tę pracę aż nazbyt często i coraz częściej ludziom przygodnym, niekwalifikowanym, a nawet gdzieniegdzie oddają dotyczące roboty w akord przedsiębiorcom, którzy sami nie mają żadnych kwalifikacyj i posługują się nadto personelem byle jakim, przygodnie wziętym z ulicy, oczywiście jaknajtańszym.

Wiele wypadków przypisać należy pęknięciu szyn. Jesteśmy przekonani, że poważnego procentu tych wypadków możnaby uniknąć przez skrupulatne badanie materjału, dostarczonego przez fabryki, które aż nazbyt często (jeśli nie zawsze) traktują koleje jako klijenta, o którego dbać nie należy, bo tak czy owak, zgłosić się do nich musi (zwłaszcza u nas, gdzie koleje uważane są za narzędzie „polityki gospodarczej", w imię której za wszelką cenę winny dostarczać fabrykantom nietylko pracy, ale i należycie wysokich zysków — przyp. red.)

ad 5) Organizacja pracy, zwłaszcza w dziedzinie badania jezdni, przygotowania jezdni do przyjścia pociągu, wzajemnej komunikacji między kierownikiem ruchu i posterunkiem blokowym, wydawania rozkazów odjazdu personelowi pociągowemu itd. wykazuje wszędzie poważne braki. Ten stan rzeczy pogarsza jeszcze niewłaściwie pojęta i stosowana „racjonalizacja" pracy, która chwyta jedynie pracą mechaniczną dąży do zmniejszenia ilości personelu i do przydzielenia pozostałym jaknajliczniejszych obowiązków, bez uwagi i bez względu na to, że praca personelu, zajętego przy tych czynnościach, jest przedewszystkiem wysiłkiem duchowym, którego żadnym chronometrem wymierzyć ani unormalizować nie sposób.

ad 6) Taż sama dążność do mechanicznej racjonalizacji pracy, a raczej dążność do wyzyskania pod tym pozorem jaknajwiększych oszczędności sprowadziła skasowanie wielu posterunków strażniczych i przyczyniła się do redukcji personelu wogóle tak, że w miejscach niebezpiecznych i posterunkach, które winny być z uwagi na bezpieczeństwo ruchu, obsługiwane, bądź to brak jest obsady, bądź też obsada ta jest niedostateczna.

ad 7) Podkreślić należy z całym naciskiem, iż ilość wypadków, wynikłych z niedbalstwa personelu kolejowego, nie jest bynajmniej tak duża, jak to wskazują oficjalne statystyki. Wiele wypadków, za które odpowiedzialność składa się na pracowników, ma swoją właściwą przyczynę w wadliwości urządzeń kolejowych, w sprzecznych i dwuznacznych instrukcjach i przepisach, w zaniedbaniach ze strony Zarządów i administracji kolejowej, w wadliwej organizacji pracy i t. d.

(C. d. n.)

⁂

Pragnęlibyśmy zwrócić uwagę Sz. Czytelników na streszczenia referatów, wygłoszonych na konferencji madryckiej, które będziemy drukowali kolejno w następnych numerach „Maszynisty". Dotyczą one zagadnień ważnych i aktualnych, zwłaszcza u nas. Upraszamy chętnych do szerszej dyskusji nad treścią tych referatów i udzielimy chętnie łamów naszego pisma dla artykułów, dotyczących tych doniosłych zagadnień.

Redakcja.

SPRAWY SŁUŻBOWE

USTALANIE „CZASU SŁUŻBY" PRACOWNIKÓW P. K. P.

Wyjaśnienia do § 12 pragmatyki.

Postanowienia § 12 obowiązującej pragmatyki służbowej (Rozp. R. M. z dn. 8.VII.1929) nie odznaczają się bynajmniej pożądaną jasnością i przejrzystością, przeciwnie, są tak niejasne i zawikłane, iż drogą normalnej interpretacji nie sposób określić, jakie właściwie okresy służby zaliczać należy do „czasu służby" w myśl omawianego paragrafu.

Spowodowało to rozliczne trudności w uporządkowaniu stosunków służbowych, gdyż od „czasu służby", obliczonego w myśl § 12, zależał cały szereg ważnych uprawnień pracowników, między innymi np. wymiar urlopu wypoczynkowego i porządek starszeństwa.

Zwróciliśmy na tę okoliczność uwagę przy sposobności omawiania postanowień rozp. M. K. z dn. 19.X. 1929 r. Nr. I.20268/r/29 Dz. Wez. M. K. 22/29, poz. 177 (patrz „Maszynista" Nr. 1 z r. 1930 str. 6 i 7) i zabiegaliśmy w M. K. o wydanie dostatecznie jasnych rozporządzeń wykonawczych, któreby usunęły wszystkie wątpliwości i umożliwiły należyte stosowanie pragmatyki, zwłaszcza zaś ułożenie list starszeństwa.

Ostatnio, w Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 14 z r. 1930, poz. 106, ukazało się rozp. N. K. N. Nr. P 2/12130/30, które zawiera szczegółowe i wyczerpujące reguły, dotyczące sposobu ustalania „czasu służby" według § 12 pragmatyki. Ze względu na doniosłe znaczenie tego rozporządzenia, podajemy je poniżej w dosłownem brzmieniu:

„Ministerstwo Komunikacji poleca Dyrekcjom Okręgowym Kolei Państwowych i innym urzędom podległym bezpośrednio Ministerstwu Komunikacji przystąpić niezwłocznie do ustalenia czasu służby pracowników etatowych, kandydatów na pracowników etatowych i pracowników nieetatowych na podstawie § 12 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447) oraz niniejszego rozporządzenia.

Stosownie do postanowień § 12 wyżej wspomnianego rozporządzenia Rady Ministrów podlega zaliczeniu do czasu służby:

1) nieprzerwana służba w charakterze pracownika etatowego, kandydata na pracownika etatowego i pracownika nieetatowego, spędzona na P. K. P. względnie, jeżeli chodzi o służbę w charakterze pracownika etatowego (§ 1 i § 133 pragmatyki) lub nieetatowego (§ 1 i § 134 pragmatyki) także i na kolejach b. państw zaborczych (§ 12 punkt 1);

2) nieprzerwana służba kolejowa tak na P. K. P., jak i na kolejach b. państw zaborczych o charakterze innym jak pracownika etatowego, kandydata na pracownika etatowego lub pracownika nieetatowego, t. j. kontraktowa, próbna, czasowa lub sezonowa i t. p.; narówni ze służbą w charakterze pracownika kolei państwowych należy zaliczyć także służbę na kolejach prywatnych, odbytą w czasie pozostawania tych kolei w zarządzie państwowym (§ 12, punkt 2);

3) nieprzerwana państwowa służba cywilna lub zawodowa służba wojskowa, t. j. wszelka państwowa służba cywilna, bez względu na jej charakter (stała, prowizoryczna, kontraktowa, dziennie płatna), spędzona w państwie polskiem lub w b. państwach zaborczych oraz zawodowa służba w armji polskiej lub w armjach b. państw zaborczych (§ 12 punkt 3);

4) służba samorządowa, według uznania i za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji, t. j. służba w instytucjach samorządu terytorjalnego (np. służba w magistratach, urzędach gminnych, zakładach i przedsiębiorstwach miejskich i t. p.)

Za nieprzerwaną służbę w rozumieniu § 12, punkt 1 i 3 pragmatyki służbowej, uważa się służbę, nie wykazującą przerw dłuższych ponad 14 dni oraz służbę, w której ciągłość pozostała zachowana mimo zmiany rodzaju stosunku służbowego. Również uważa się za nieprzerwaną służbę, bez względu na długość przerwy, je-

żeli pracownik nie pełnił wprawdzie służby, jednak stosunek służbowy nie został z nim formalnie rozwiązany, np. w razie udzielenia bezpłatnego urlopu, ćwiczeń wojskowych, służby wojskowej, sprawowania mandatu posła lub senatora i t. p.

Przy pierwszem zaliczeniu czasu służby w myśl § 12, punkt 1, 2 i 3 pragmatyki służbowej w związku z wprowadzeniem jej w życie, Ministerstwo Komunikacji odstępuje od warunku nieprzerwalności służby w wypadkach, w których przerwa w służbie była spowodowana:

a) służbą w wojsku polskiem;

b) przejściem ze służby, wymienionej w § 12 punkt 1, 2 i 3 pragmatyki służbowej, a odbytej w b. państwach zaborczych, do służby na P. K. P.;

c) zwolnieniem ze służby ze względów oszczędnościowych lub organizacyjnych.

Inne wyjątki co do zaliczenia służby nie odpowiadającej określeniu nieprzerwalności, dopuszczalne są w odniesieniu do poszczególnych pracowników z ważnych, zasługujących na uwzględnienie powodów, w każdym poszczególnym wypadku na podstawie osobnej decyzji Ministerstwa Komunikacji.

Przerwa między służbą wymienioną w § 12, punkt 2, pragmatyki służbowej, a służbą wymienioną w § 12 punk 1 może wynosić okres czasu aż do czterech miesięcy pod warunkami, wymienionemi w § 12, punkt 2, natomiast przerwa między służbą, wymienioną w § 12, punkt 3, a służbą, o której mowa w § 12, punkt 1, nie może przekraczać 14 dni.

Jednocześnie zauważa się, że pozostaje nadal w mocy zaliczenie do czasu służby pracownikom przedsiębiorstwa P. K. P., objętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447), którzy pozostali w służbie na P. K. P. w dniu 1 września 1929 r., następujących okresów służby wojskowej:

a) służby wojskowej oraz czasu ćwiczeń w armjach b. państw zaborczych, jeżeli na podstawie obowiązujących do dnia 1 września 1929 r. na P. K. P. przepisów służba ta była policzalna do czasu służby kolejowej;

b) wszelkiej nieobowiązkowej służby w wojsku polskiem, oraz służby w formacjach wojskowych i organizacjach wojskowych, uznanej jako służba w wojsku polskiem w myśl rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 13 grudnia 1926 r. (Dz. U. R. P. Nr. 122, poz. 705), i rozporządzenia Ministra Spraw Wojsk. z dn. 19.I.1927 (Dz. U. R. P. Nr. 9 poz. 72), bez względu na to, czy służbę w wojsku polskiem względnie formacjach lub organizacjach wojskowy pracownicy odbyli przed czy po wstąpieniu na służbę kolejową.

Ustalenie czasu służby pracowników kolejowych nie jest zależne od czasu poprzedniej służby względnie pracy zawodowej, zaliczonego przez Komisje Weryfikacyjne do wysługi lat oraz nie przesądza czasu wysługi emerytalnej.

Wydziały Osobowe Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych winny dokonywać stosownie do postanowień § 4 punkt 28 Regulaminu Wydziałów Osobowych (Dz. U. M. K. Nr. 26, poz. 309) w brzmieniu, ustalonem rozporządzeniem M. K. z dnia 5.X.1929 r. Nr. I/18258/BO/29 (Dz. U. M. K. Nr. 19, poz. 170), ustalenia czasu służby pracowników etatowych, i kandydatów na pracowników etatowych, Wydziały właściwe zaś pracowników nieetatowych, podległych im gałęzi służby.

Prowadzone przez Dyrekcje prace, związane z pierwszem ustaleniem czasu służby pracowników winny być ukończone o ile możności jak najrychlej. Prace te Dyrekcje mogą wykonać przy sposobności układania list starszeństwa w myśl rozporządzenia M. K. z dnia 19 października 1929 r. Nr. I/20268/29 (Dz. U. M. K. Nr. 22, poz. 177). O stanie prac nad ustaleniem czasu służby pracowników przedsiębiorstwa P. K. P., Dyrekcje obowiązane są złożyć Ministerstwu Komunikacji sprawozdanie w terminie 1 grudnia 1930 r.

Ustaleń czasu służby należy dokonywać na skutek pisemnych zgłoszeń pracowników (wzór Nr. 1), na których również będzie obliczać się czas służby pracownika; zgłoszenia te należy dołączyć do wykazów stanu służby (akt osobistych) pracowników.

Podstawę do ustalenia czasu służby winny stanowić wykazy stanu służby (akta osobiste), albo inne dokumenty osobiste pracownika, zapiski urzędowe, a także w wyjątkowych wypadkach, jeżeli brak jest odpowiednich zapisków urzędowych, pracownik zaś nie może przedstawić dokumentów osobistych, protokólarne zeznanie dwu wiarygodnych świadków.

Pozostający obecnie na służbie kolejowej pracownicy etatowi, kandydaci na pracowników etatowych i pracownicy nieetatowi, którzy nie wniosą zgłoszenia w terminie do dnia 31 sierpnia 1930 r., nie będą mogli ubiegać się o zaliczenie służby niezapisanej i urzędownie niestwierdzonej w ich wykazach stanu służby (aktach osobistych). Wyjątki dopuszczalne będą tylko w wypadkach szczególnie zasługujących na uwzględnienie, za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji.

W tym samym terminie mogą pracownicy wnosić osobne prośby do Ministerstwa Komunikacji o zaliczenie do czasu służby, samorządowej służby, dającej kwalifikacje pożyteczne do służby kolejowej lub o zaliczenie służby nie odpowiadającej warunkowi nieprzerwalności z § 12 pragmatyki służbowej w wypadkach, w których nie odstąpiono w niniejszem rozporządzeniu od warunku nieprzerwalności służby. Podania winny być należycie uzasadnione i poparte odpowiedniemi dokumentami (zaświadczeniami), stwierdzającemi służbę, o której zaliczenie proszą pracownicy. Podania wyżej wymienione D. O. K. P. przedstawią Ministerstwu Komunikacji zbiorowo do rozpatrzenia w terminie do 31 sierpnia 1930 r.

O dokonanem zaliczeniu czasu służby należy uwiadomić każdego pracownika zapomocą ustalonego druku (wzór Nr. 2).

Od decyzji w sprawie ustalenia czasu służby przysługuje pracownikom prawo odwołania na podstawie § 17 pragmatyki służbowej. Termin dla wnoszenia odwołań jest 14-dniowy stosownie do postanowień § 17 pragmatyki. Odwołania spowodowane omyłkami, zaszłemi przy ustalaniu czasu służby, Dyrekcje rozpatrzą we własnym zakresie działania.

Wszystkie okresy służby kolejowej, państwowej, cywilnej, zawodowej wojskowej i innej wojskowej oraz samorządowej tak w Państwie Polskiem jak i w b. państwach zaborczych należy zliczać razem, a następnie odjąć od daty 1 września 1929 r. względnie od dnia ustalania czasu służby u pracowników mianowanych na stanowiska etatowe lub zaliczonych w poczet kandydatów na pracowników etatowych albo pracowników nieetatowych po 1 września 1929 r. Otrzymana w ten sposób data będzie określać się jako *„data od której liczy się czas służby"* i jako taka będzie brana w rachubę, w tych wszystkich wypadkach, w których w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447) jest mowa o czasie służby pracownika.

Dyrekcje mogą ogłosić w Dziennikach Zarządzeń dodatkowe zarządzenia, zgodne z postanowieniami niniejszego rozporządzenia, które uznają w swoim okręgu za potrzebne w związku z ustaleniem czasu służby pracowników.

W przyszłości Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych obowiązane są ustalać czas służby pracowników na zasadach niniejszego rozporządzenia w pierwszem półroczu po zaliczeniu w poczet kandydatów na pracowników etatowych względnie pracowników nieetatowych.

W terminie awansowym 1 lipca 1930 r. oraz jeżeli w innych wypadkach okazałaby się potrzeba ustalenia czasu służby niektórych pracowników, Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych winny dokonać tego ustalenia w myśl postanowień niniejszego rozporządzenia u wchodzących w rachubę pracowników poza normalną kolejnością.

Przy udzielaniu urlopów wypoczynkowych w ciągu 1930 r. władza służbowa winna ustalić w myśl § 12 pragmatyki służbowej niniejszego rozporządzenia tymczasowo czas służby każdego pracownika, uprawnionego do otrzymania urlopu i na tem obliczeniu oprzeć wymiar urlopów wypoczynkowych.

**
*

Postanowienia przytoczonego wyżej rozp., którego konstrukcja jest dość zawiła i trudna, dają się sprowadzić (naogół i zgrubsza) do następujących zasad wytycznych:

1) Zaliczeniu podlega tylko służba państwowa, tak kolejowa, jak też i niekolejowa i zawodowa służba wojskowa, jeżeli jest „nieprzerwana" patrz. pkt. 3). Służba na kolejach prywatnych podlega zaliczeniu tylko za te okresy, w czasie których dotycząca kolej prywatna była pod zarzą-

dem państwowym. Służba kolejowa (zarówno państwowa, jak i prywatna pod zarządem państwowym), tudzież służba państwowa cywilna, podlega zaliczeniu bez względu na jej charakter (etatowy, nieetatowy, próbny, czasowy, kontraktowy i t. p.).

2) Służba samorządowa (także na kolejach samorządowych) oraz służba dająca kwalifikacje do służby kolejowej (praca zawodowa) może być zaliczona tylko za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji, które to zezwolenie jest niezbędne dla każdego poszczególnego wypadku z osobna.

3) Służbę uważa się za „nieprzerwaną" jeżeli nie wykazuje przerw dłuższych dni 14. Wyjątkowo przejście z kolejowej służby czasowej próbnej i kontraktowej na kolejową służbę „nieetatową", kandydacką wzgl. etatową może wykazać przerwę nie dłuższą od czterech miesięcy.

Niema „przerwy" jeżeli stosunek służbowy nie został formalnie rozwiązany, choćby pracownik służby w rzeczywistości nie pełnił (np. z powodu ćwiczeń wojskowych, urlopu bez uposażenia, sprawowania mandatu poselskiego).

Przy pierwszem zaliczeniu czasu służby (Nr. 7 1930) nie uznaje się za „przerwę": a) czasu pomiędzy zakończeniem służby w b. państwie zaborczem, a rozpoczęciem służby w Państwie Polskiem, b) przerwy spowodowanej służbą w wojsku polskiem, c) zwolnieniem z powodów organizacyjnych wzgl. oszczędnościowych (np. w okresie „redukcji" w latach 1923—1925).

Jeżeli służba wykazuje przerwy dłuższe od wyżej wskazanych, wówczas okresy poprzedzające przerwę nie podlegają zaliczeniu do czasu służby. Wyjątki od tej zasady dopuszczone są za osobnem dla każdego wypadku zezwoleniem M. K.

Jeżeli służba uznana została za nieprzerwaną, wówczas (zdaniem naszem) zaliczeniu podlegają mimo to tylko okresy rzeczywistej służby, sam zaś czas przerwy zaliczeniu nie podlega.

4) Do obliczonego w ten sposób czasu służby doliczyć należy: a) czas służby wojskowej wzgl. ćwiczeń wojskowych w armji b. państw zaborczych o ile podlegał on zaliczeniu według obowiązujących poprzednio przepisów (dotyczy to wyłącznie pracowników, do których przed 1.IX. 1929 miały zastosowanie t. zw. Personalvorschriften w b. zaborze pruskim), b) czas **nieobowiązkowej** (ochotniczej) służby w wojsku polskiem wzgl. w formacjach i organizacjach, w których służba zrównana została ze służbą w W. P. (patrz „Maszynista" Nr. 19 z r. 1929, str. 136 i 137).

5) Zaliczenie czasu służby według § 12 nie ma nic wspólnego (i nie musi być identyczne) ani z zaliczeniem lat do wysługi emerytalnej, ani z zaliczeniem do t. zw. wysługi lat (dla ustalenia szczebla w myśl art. 98 ustawy uposażeniowej) **i obala wszelkie dotychczasowe obliczenia i zaliczenia tego czasu** (ważne, a niekorzystne zwłaszcza dla pracowników b. kolei prywatnych, które nie były pod zarządem państwowym).

6) Czas służby obliczony według podanych reguł ma być miarodajny przy awansach w terminie 1 lipca 1930 r. (w tym celu Dyrekcje winne przeprowadzić tymczasowe obliczenia czasu służby dla kandydatów do awansu) oraz przy udzielaniu urlopów w r. 1930. Ewentualne pretensje do dłuższego urlopu pracowników, którzy już urlopy wykorzystali, winne być uwzględnione.

7) Pracownicy mają prawo do dnia 31.VII 1930 r. wnieść w drodze służbowej podanie o zaliczenie czasu służby na specjalnych formularzach, które znajdować się powinny do dyspozycji pracowników w każdym urzędzie kolejowym. Podanie winno być poparte dokumentami. Co do czasu służby, który uwidoczniony i uznany został już poprzednio w aktach osobistych pracownika (wykazy stanu służby) dokumentów przedkładać nie trzeba, wystarczy powołać się na zapiski. Jeżeli służba w pewnym okresie nie jest odnotowana w aktach osobistych, a pracownik nie może przedłożyć dokumentów oryginalnych, można przedłożyć zeznania 2 świadków, bądź złożone protokularnie w Oddziałach wzgl. w Dyrekcji, bądź uwierzytelnione przez notarjusza lub przez urząd kolejowy.

8) Do dnia 31.VII 1930 należy składać podania do M. K. o odstąpienie od warunków nieprzerwalności, o zaliczenie czasu służby samorządowej, tudzież o zaliczenie służby dającej kwalifikacje pożyteczne dla służby kolejowej (ważne dla prac. kolei prywatnych). Podania wniesione po tym terminie nie będą uwzględnione.

9) Od decyzji D. O. K. P., dotyczących ustalenia czasu służby przysługuje odwołanie do M. K. w ciągu 14 dni od daty doręczenia odnośnego orzeczenia Dyrekcji.

W wypadkach wątpliwych prosimy zwracać się o opinję do referatu prawnego Centrali.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

WYSTĄPIENIA I INTERWENCJE PREZYDJUM.

Dn. 15.V. 1930. — w M. K. w sprawie listy starszeństwa w Dyrekcji Stanisławowskiej, w sprawie umundurowania — kol. kol. **Borkowski, Kordysz, Matjas, Nowakowski.**

Dn. 16.V. 1930. — w M. K. w sprawie uzyskania wyciągów przebiegu służby kol. kol.: Ożgi, Górskiego i Juchowa — kol. **Komorowski.**

Dn. 17.V. 1930. — w M. K. w sprawie obsługi par. na poc. 921, 813 — 814 — 522 — 923/924, zwiększenia wydawania parafiny na parowozy w Dyr. Radomskiej i Krakowskiej, nasypywania piasku w par. Lublin — kol. kol. **Borkowski i Żychowski.**

Dn. 20.V. 1930 — u p. Ministra Komunikacji w sprawie przydziału działek ziemi dla kolejarskiej kooperatywy budowlanej węzła Kieleckiego — kol. kol. **Siadak, Michniewski, Nowak.**

Dn. 20.V. 1930. — w M. K. w sprawie art. 12 pragm. służb., w sprawie kowali i tokarzy w Dyrekcji Katowickiej, w sprawie kol. Kordysza ze Stanisławowa, Stachlewskiego z Piotrkowa i Gowina z Żywca — kol. **Komorowski.**

Dn. 22.V. 1930. — w M. K. w sprawie umundurowania, maszynistów Majlicha z Jarosławia i Boratyńskiego z Nowego Sącza — kol. kol. **Borkowski i Siadak.**

Dn. 22.V. 1930. — w M. K. w sprawie świadectw wydawanych przez kopalnie i huty na Górnym Śląsku oraz w sprawie ryczałtu dla dyspozytorów kolei wąskotorowych — kol. **Komorowski.**

Dn. 28.V. 1930. — w M. K. w sprawie świadectw wydanych przez kopalnie i huty na Górnym Śląsku oraz w sprawie pociągów i turnusów — kol. kol. **Komorowski, Sobczak.**

PRACE ORGANIZACYJNE PREZYDJUM.

Dn. 15.V. 1930. — Zebranie Koła Warszawa - Wschodnia — kol. **Borkowski.**

Dn. 17.V. 1930. — Uroczystość odsłonięcia pomników zabitych w katastrofie kolejowej kol. kol. Renyska Józefa i Pytlika Józefa — w Zbąszyniu — kol. **Borkowski.**

Dn. 19.V. 1930. — Posiedzenie C. K. P. P. w sprawie dodatków uzdrowiskowych i wypłacenia zaległej raty komornego na 1928 — kol. **Siadak.**

Dn. 26 — 27.V. 1930. — Posiedzenie Zarządu Głównego — kol. kol. **Borkowski, Komorowski, Spyt, Siadak, Sommerfeldt.**

Dn. 28.V. 1930. — Zjazd Okręgu Poznańskiego w Gnieźnie — kol. **Sommerfeldt.**

Dn. 28.V. 1930. — Konferencja Centrali w sprawie listy starszeństwa w Dyrekcji Stanisławowskiej — kol. kol. **Borkowski, Kordysz, Dr. Żuniak.**

Dn. 31.V. 1930. — Odczyt p. inż. Kruszewskiego p. t. „Stulecie parowozu" w Kowlu — kol. **Ludwisiak,** Sekretarz Okręgu Z. Z. M. Warszawa.

STANISŁAWÓW.

Walny Zjazd Okręgowy. Zebranie Koła. Dn. 6.III..1930. odbył się Walna Zjazd Delegatów Kół Okręgu Sanisławowskiego, połączony z zebraniem Koła miejscowego Z.Z.M. Stanisławów. W Zjeździe uczestniczyli: Prezes Zw. kol. **Borkowski** oraz Skarbnik Zw. kol. **Sommerfeldt.** Przewodniczył Zjazdowi kol. Kordysz. Porządek dzienny obejmował: 1) Sprawozdanie Zarządu Okręgowego z działalności za ubiegły okres. 2) Udzielenie absolutorjum ustępującemu Zarządowi Okręgowemu. 3) Wybór nowego Zarządu. 4) Wolne wnioski.

Po sprawozdaniu Zarządu Okręgowego z działalności za ubiegły kores jednogłośnie udzielono ustępującemu Zarządowi Okręgowemu absolutorjum. Wybory do noweg Zarządu dały następujące wyniki: Prezes — kol. Kordysz Paweł, Sekretarz — kol. **Zintel** Ferdynand, Skarbnik — kol. **Nowakowski** Leon, Komisja Rewizyjna: kol. kol. **Wild** Aleksander i **Wysocki** Kazimierz.

Następnie zabierali głos kol. kol. Borkowski i Sommerfeldt, omawiając szereg spraw postulatowych oraz wewnętrzno - związko-

wych, piętnując działalność niektórych jednostek Związku, zmierzającą do rozbicia jedności organizacji. Po dyskusji nad sprawozdaniem przedstawicieli Zarz. Gł. zebrani uchwalili rezolucję treści następującej:

„Walny Zjazd maszynistów Z.Z.M. Okręgu Stanisławowskiego w dn. 6.III. 1930. uchwala pełne votum zaufania Zarządowi Głównemu Związku za bogatą i skuteczną pracę dla dobra i rozwoju Związku.

Zebrani potępiają haniebną działalność opozycji, powstałej poza Związkiem, która dąży do rozbicia całości związkowej i usiłuje wszelkiemi środkami wzniecić ferment wśród członków.

Zebrani dziękują Zarządowi Głównemu za dotychczasową owocną pracę nad zrealizowaniem postulatów maszynistów, prosząc o poczynienie kroków celem zmiany pragmatyki służbowej podporządkują się wszelkim uchwałom Zarządu Głównego Z.Z.M."

Następnie Przewodniczący Koła miejscowego, kol. Brzezina, przedstawił szereg wniosków Koła, dotyczących spraw służbowych.

PODZIĘKOWANIE.

Wszystkim, którzy oddali ostatnią posługę mężowi mojemu ś. p. Staniendzie Leonowi, masz. par. Tarnowskie Góry, w szczególności p. Naczelnikowi par. Grzonkowi, Związkowi b. marynarzy, p. Frączykowi, Stowarzyszeniu kolejarzy, Sekcji pałaczy przy ZKP, chórowi kolejowemu, orkiestrze z p. dyr. Gichlem, Zarządowi Okręgowemu i Zarządowi Koła miejscowego ZZM, delegatom Kół ze sztandarami oraz wszystkim kolegom zmarłego składam serdeczne „Bóg zapłać".

Marja Stanienda
z dziećmi.

Ś. P. LEŃSKI KAROL.

Dn. 6.V 1930 r. zmarł długoletni członek ZZM Koła Poznań, kol. Leński Karol. Zmarły cieszył się sympatją i uznaniem w gronie kolegów dla swych zalet charakteru i serca, a śmierć Jego jest dotkliwą stratą dla rodziny, kolegów i przyjaciół.

Cześć Jego pamięci!

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona — zł. 400.—, ½ strony — zł. 250.—, ⅓ strony — zł. 180.—, ¼ strony zł. 150.—, ⅙ strony — zł. 85.—, 1/16 strony — zł. 45.—.

Wydawca: Zaw. Zw. Maszyn. Kolej. Red. odpow.: Henryk Sommerfeldt.

Odbito w drukarni „Robotnika", Warecka 7.